

355  
1  
393

特 206

550

日滿連絡日東海一

旅客港宮津

始



特206  
550



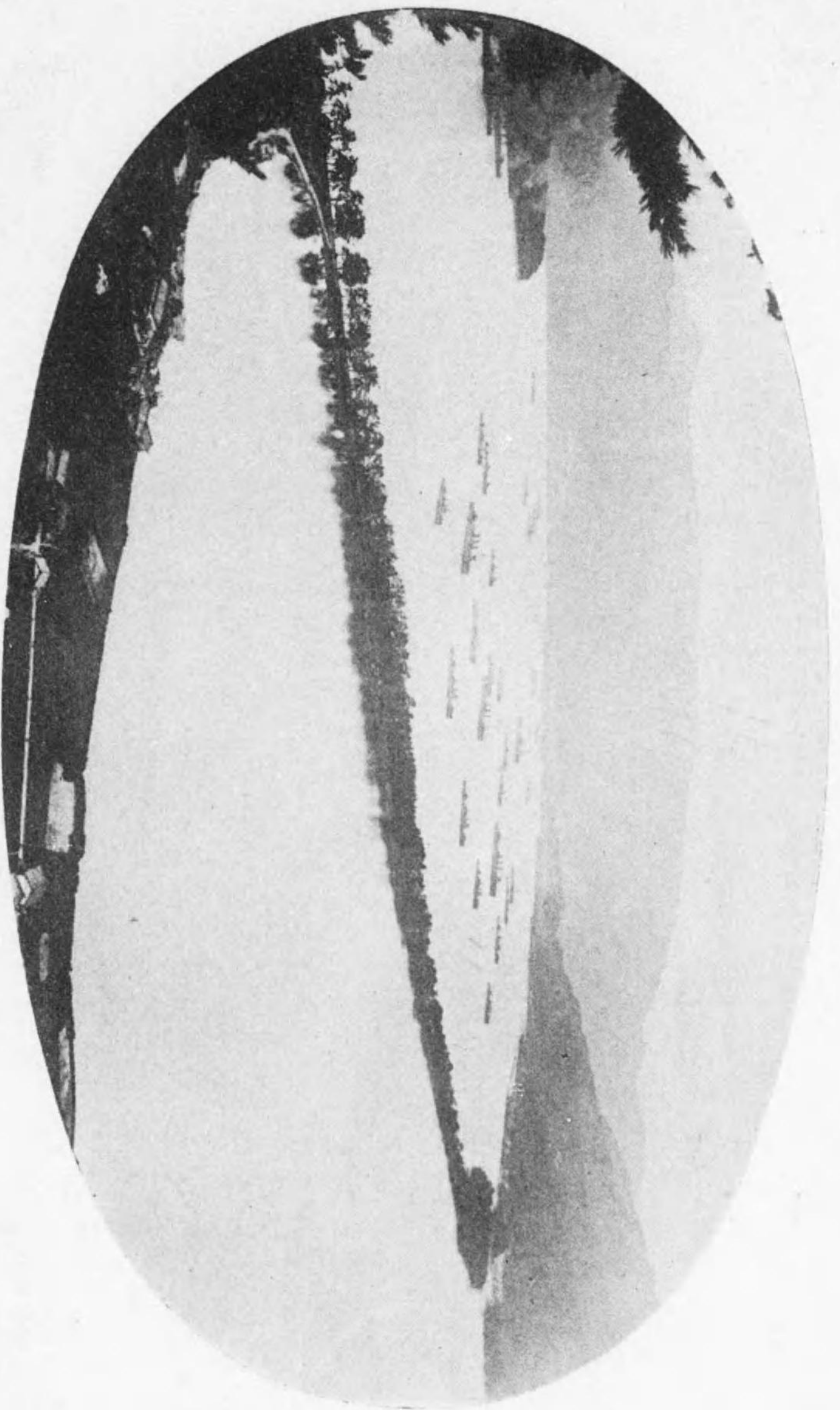
日滿連絡日本海一

旅客港宮津



京都府宮津町





景全港津宮の中港入際艦るた見りよ松傘

目次

- 一、滿洲國の開發と日本海……………一
- 二、日本海のラツシユアワー……………五
- 三、天恵に浴した宮津港の全貌……………九
- 四、宮津港の背後運輸機關……………一四
- 五、宮津商港の歴史と現況……………一九
- 六、京阪神をバツクとして……………二三
- 七、東西權威者の宮津港檢診……………二六
- 八、船車連絡の國際的旅客港……………三二

附録 宮津港勢地圖

歌謡の宮津港

宮津港後方連絡圖

## 日滿連絡日本海一

# 旅客港宮津

### 一、滿洲國の開發と日本海

滿洲帝國の創建は彼我の産業交通に一新機軸を與へ、昭和八年四月吉會線の貫通と相まつて、われらの湖水日本海は一躍して國際交通の要路となり、日滿連絡の檜舞臺となつて、今や滿蒙の富源は滿洲國の内治産業の進展と、我國の大陸政策の實現とによつて開發せられ、從來大連を南滿唯一の貨客連絡港として經營をして

來た南滿洲鐵道株式會社は、更に北鮮羅津を同社の終端港に指定し、その北方四里の雄基と、南方二十七里の清津を補助港に擬して、奧地鐵道の完成と羅津築港の竣成に全力を傾注してゐる。

滿鐵の經營方針によると羅津の荷物積卸量は四ヶ年後に年額三百萬噸、十二ヶ年後に九百萬噸に達する見込で、昭和二十一年までに工費數千萬圓を投じて八千トン級十二隻、七千トン級二十四隻、四千トン級十二隻、合計四十八隻の繫船岸壁を完成し、大連に匹敵する荷役力を持つ大吞吐港たらしめる彪大な計畫であつて、それに雄基、清津の荷役力約百萬噸を加へて、將來北鮮から日本海に流出する物資は約一千萬噸と見て大差ないであらう。

この莫大な貨物の流出を待つ日本海の沿岸諸港は、いづれも羅津を中心として關門から津輕海峽まで、五百哩の半徑で描いた延長約千五百哩にわたる弦月狀に近い海岸線に散在してゐるから、地形狀一港だけで羅津に對應することは到底至難な問題であつて各港の實力、センターランドの大小等によつて適當に分配されるべきところが當然である。

しかし、滿蒙物資の大部分は雜穀、豆粕、木材、石炭等の荒荷であつて、しかもその七八割までは神戸、大阪、名古屋、横濱、東京等の太平洋岸にある強大な生産都市で消化される關係上、その大半は日本海の諸港を経由せずに、瀬戸内海を通過して直接これらの港

へ廻送され、外國へも直送される物もあるから、日本海沿岸内地諸港の取扱ふべき正味の荷物は北鮮の吞吐能力の三分の一、すなはち三百萬噸内外と見るのが至當であらう。従つて日本海沿岸諸港には羅津のやうな尨大な築港は必要としないのであつて、各港を合してその三分の一程度の設備で充分であると斷定し得るのである。

この港灣設備を日本海岸いづれの地に如何なる程度で按配するかといふことは、國策遂行上焦眉の大懸案であつて、滿蒙が我國の生命線たる重大性に鑑み、兩國家の共存共榮を主眼として政府當局において極めて慎重に調査研究し、各方面の利害得失を比較考

察して最も合理的に、しかも至公至平に決定せらるべき筋合のものご考へる。

## 二、日本海のラツシユアワー

滿鐵が對岸設備の現状を無視してなぜこんな大規模な築港計畫を樹てたかといふと、日本海は太平洋に比べて冬季において風波激しく、ここに旅客の輸送には現在の大連航路に就航してゐるやうな六千トン級以上の優秀快速船でなければ、日滿連絡の國際通路としての使命を果し得ないのみでなく、大豆その他穀物の出廻り時季が一時になるので、その繁忙に備ふるためにも、大船腹を

利用しなければ荷捌き困難な事情を見越して、大量輸送主義を採つたものご首肯される。

最近のニュースによると、本格的建設時代に入らうとする滿洲國への旅客は、朝鮮經由によるものは十割、大阪商船の大連汽船では三割に近い増加率を示し、貨物もまた倍加した。め從來の十五航海を昨年三月から二十三航海に殖し、まだこれでも足りないのて、同社では更に六千八百トンの新造船二隻を建造中であるこのことであるが、この一事を以てしても近く日本海にラツシユアワ一の驀進を豫想され、日滿連絡旅客の大量輸送の必要を痛感せしむるものがある。

今こゝに百歩を譲つて貨物の大船舶はこれを太平洋岸に廻し、日本海々岸は小船舶のみを迎へるごしても、日滿旅客連絡の國際航路の幹線を何處に結ぶかといふ問題が残されることになる。或は一朝有事の場合軍需品、その他の大量輸送をいづれの地からするかといふことも考究しおかねばならぬから、羅津に適應する七、八千トン級の繫船岸壁を築造し得る港を、日本海沿岸に求めることは極めて緊急な要事であるご斷言するを憚らない。

そこで、日本海沿岸諸港を通觀する時、その施設はごの港も羅津出現前に計畫せられたもので、新潟ご伏木ごは共に河港であつて、水が浅いから巨船の航行碇泊が出来ない。敦賀は僅かに六千トン

級一隻を繫留し得るが冬季の風浪を防ぐに足りない。舞鶴は軍事上の關係から現今以上の修築を制限せられ、外國船や外國人の出入に拘束を受け商港ごして不利な立場にある。境は西に偏し過ぎヒンターランドが狭小である等、將來の港灣ごしてその性能に遺憾な點が多い。しかもこれが擴張にはごの港も莫大な工費が要るから容易に實現し難い問題である。

最近北鮮地方を視察した人の報告によると、羅津から雄基、清津に至る鐵道工事は豫定の如く進行して、昭和十年の春までには開通の見込で、築港もこれに順應すべく工を急いでゐるから、おそくごも十年八月一杯にはその一部を使用して三十萬噸から四十萬噸



までの荷役に備へる埠頭が築造されることになつてゐる。かやうに對岸羅津の築港工事が加速度的に進展しつゝあるのに、日本海沿岸諸港はこれを對岸の火災視して、袖手傍觀、現狀に満足してゐる場合ではない。羅津港が七千トン級以上の船舶三十六隻を繋ぐ岸壁を築かうとしてゐるのに、日本海沿岸にこれを受入れるに足る繋船岸壁が一つもないやうでは、急速を要する旅客や雜貨の輸送に一大頓挫を來すではないか。

### 三、天恵に浴した宮津港の全貌

宮津港は灣口北々東に開き灣巾一海里、奥行五海里、深く巴形に

灣入して黒崎、片島鼻、獅子崎等天然の防波堤で圍まれてゐるか  
ら四時靜穩で、海底は硬泥質で大船巨舶の碇泊航行は極めて容易  
である。日本三景の一天橋立で區切られた西方の内灣は、阿蘇海と  
稱し木材の貯繋に適してゐる。過去三十三ヶ年間の宮津測候所の  
觀測によるご、最多回數の風向は、春南々西、夏南、秋南々西、冬南  
々西であつて風速は一米九六である。流氷、結氷等は皆無で、濃霧、  
降雨等の影響も微弱である。過去五ヶ年間の平均は左の如く沿岸  
諸港に比して氣象において斷然優位にある。

地名	暴風日數	霧日數	小計	降水量(耗)	降水日數
新 潟 津	二九	七	一六	一、七八、〇	三〇
伏 木	三	五	元	二、一六、八	三四
敦 賀	九	一	三〇	二、三五、八	三五
舞 鶴	一〇	三	三	二、〇七、三	三〇
宮 津	六	三	九	一、八四、七	二八
境	七	二	八	一、四三、五	三二

(舞鶴は測候所がないから港灣協會の調査による)

潮位は春分〇、六七六米、秋分〇、七八米で、潮流は平時流速〇、〇一七米、最大流速〇、一八六米で、頗る緩徐である。

宮津港の水面積は千四百十四萬平方メートルで、橋立の内灣五百十萬平方メートルを合して二千萬平方メートルに近い廣濶さを持つてゐる。そ

の水深區分は左の通りであつて、將來の港灣としての機能を十二分に發揮し得る九米以上の水深面積は實に港面積の七割七分を占めてゐる。

- 水深七米未満 二、四〇〇、〇〇〇平方メートル
- 同 九米未満 八四〇、〇〇〇平方メートル
- 同 九米以上 一〇、九〇〇、〇〇〇平方メートル
- 合計(本港) 一四、一四〇、〇〇〇平方メートル

町營上水道は市街の北西を流れる如願寺川の上流に容量九萬石の貯水池を設け、現在船舶用の水栓三ヶ所あるが、更に水源を野田川に求めて將來の大發展に備へるやう目下増設の計畫中である。

宮津港は宮津町に屬する背面の平坦地五十六萬三千坪の外に、灣内に注ぐ大手川の流域、上宮津方面に相當の平地があるのこ、源泉を大江山麓に發し阿蘇海に注入する野田川一帯の平野は加悦谷地方と稱し、現に丹後縮緬の生産地であつて好適の工場地帯である。なほ宮津港の外灣栗田灣に通ずる由良川は能登半島以西の大川で、兩丹に跨り汽船の通航自由である。河口を逆るこ東山陰の大阪ともいふべき福知山があり、更に支流に沿うて蠶都綾部を控え、この雄大な流域は水利に陸運に大工場地帯として擴張發展の餘地があるこも、宮津港の持つ大なる強味の一つである。

#### 四、宮津港の背後運輸機關

現在の宮津港は、東、舞鶴を経て小濱線により北陸線に連絡し、南、綾部から山陰本線により京都に出て東海道線に接続し、福知山線により大阪、神戸に達し、西、豊岡において山陰本線に合し下關に繋がり、和田山において播但線により姫路と結んでゐる。北は一衣帯水日本海を隔て、北鮮羅津に對し吉會線により新京に向ひ、ハルピンに通じてゐる。要するに宮津港は四通八達の交通網の集中點たるこ同時に分岐點たるの地位を占め、主要都市との距離を示すこ左の通りである。

宮津からの 到着地点			宮津からの 到着地点		
經由線	程	經由線	程		
京都 (山陰本線)	一二二杆二	雄基 (北鮮航路)	八七七杆		
大阪 (山陰本線)	一六五杆	羅津 (北鮮航路)	八七六杆		
大阪 (福知山線)	一七三杆三	清津 (北鮮航路)	八五四杆		
神戸 (福知山線)	一九一杆	城津 (北鮮航路)	七九六杆		
姫路 (宮津線、播但線)	一五四杆四	元山 (北鮮航路)	八三五杆		
鳥取 (宮津線、山陰本線)	一四〇杆八	大連 (對馬北側)	一、五八四杆		
金澤 (小濱線、北陸線)	二五四杆二	京城 (北鮮航路、京元線)	一、〇六一杆九		
名古屋 (小濱線、東海道線)	二四四杆五	京城 (山陰本線、京釜本線)	一、二七八杆九		
名古屋 (山陰本線、東海道線)	二四四杆九	新京城 (朝鮮航路、吉會線)	一、五六五杆九		
東京 (山陰本線、東海道線)	六四七杆	新京城 (山陰本線、安奉線)	二、三五八杆八		
東京 (小濱線、東海道線)	六二二杆二	新京城 (對馬北側、連京線)	二、二八五杆四		
下關 (宮津線、山陰本線)	五八八杆一				

現在株式募集中の宮津鐵道は宮津河守間(一九キロ三)を北丹鐵道(二二キロ四)と結び、福知山で省線に聯絡する私設鐵道であつて、これが開通によつて宮津大阪間を一四七キロ八(現在の舞鶴大阪間の距離)に、宮津神戸間を一六五キロに接近せしめ、宮津大阪間一七キロ二、宮津神戸間二四キロ九を短縮し得る。

省線宮津京都間は敦賀京都間に比べると、かの柳ヶ瀬のやうに三百二十吨以上の重量車は機關車二輛でなければ索引が出来ぬといふやうな險難がなく、最小カーブや急勾配が少いため、輸送力で一割七分増、運轉費で一割減となり大輸送にも適應性がある。

現在由良川の東岸を走つて舞鶴に迂廻してゐる省線を上流へ延

長して綾部、福知山の中間驛石生に結ぶこ（宮津石生間約三〇杆）約一三杆を短縮し、更に宮津大阪間の急行電鐵の豫定線によつて山陰本線と福知山線の中間を一直線に、石生から六人部、菟原の兩村を経て兵庫縣に入り、福住（園部、篠山の中間）から大阪府根根村を経て池田を経て大阪とを結び、更に寶塚に出て神戸と繋ぐときは、大体において宮津大阪間を一一〇杆、宮津神戸間を一二〇杆の最短距離に繋ぎ、宮津大阪間で五五杆、宮津神戸間で二〇杆近距離となり、京若鐵道開通後の小濱港に比べても優に二〇杆近くなり、日本海々岸から二時間内外で太平洋岸に進出し得る路線は他にこれを見出すことは出来ない。京、阪、神方面との鐵道輸送において

將來最も優越な地位を占める可能性を持つことは、宮津港の利用價值に一層の重要性を加へるものである。

最近京都府では府道幹線の大改修を企て、昭和八年度から繼續事業として工事中であつて、老の坂の險峻はすでに國費を以て改修を終つたから、四ヶ年後には幅員六米半の坦々たる鋪裝道路で、京阪國道に出る豫定である。なほ宮津の南方普甲峠も目下開鑿工事中であるから、完成の上は兵庫縣下の道路改修と相まつて日本海から太平洋への本州横斷最短道路として京、阪、神方面への活用を期待し得られ、現在の宮津京都間一二三杆、宮津大阪間一六五杆は距離も所用時間も著しく短縮の途上にある。

また宮津は航空路の要位を占め天橋立の内灣には海陸共に屈竟の飛行場がある。

### 五、宮津商港の歴史と現況

丹後の宮津といへば日本三景の随一天橋立の絶景と、俗謡に唄はれた龍宮不夜の歡樂境とを連想されるであらうが、宮津の港は浦島太郎を生んだ與謝の海の別名であつて、太古から日本海に冠絶する天與の良港を利用して朝鮮と往來し、日本海の要津として榮え、各地からの乗客、船頭衆によつて全國津々浦々にその名が宣傳せられた譯で、元祿年間には「いろは」四十八問屋があり、藩政

時代には御船手方を置いて老職に監督をさせられたこともあつたのである。従つて開港の歴史も古く、明治二十六年には、敦賀、伏木、七尾に魁けて特別輸出港になり、日露韓貿易株式會社(資本金貳拾萬圓)を起して幸照丸を備つて浦塩斯徳との間に貿易を開始し、更に三十二年貿易港に指定せられ、續いて三十三年日本郵船定期船の就航があり、越えて三十五年には大家汽船の北海命令航路の寄港地となつたが、陸上交通に恵まれなかつたため、遺憾ながら所期の進展を見るに至らなかつた。

大正十三年省線宮津線の開通と前後して朝鮮郵船により北鮮との航路が開かれ、島谷汽船もまた大連、小樽間の定期船をその翌年

から寄港することとなり、従来の設備では港灣の機能を充分發揮することが出来ないので、町費四萬二千圓を投じて左の如き最小限度の設備を施した。

- 一、棧 橋(延長)七三米(水深七・五) 三三三米(水深五・九) 一八五米(水深一・〇—三・二)
- 二、物揚場(同) 一六六米
- 三、上 屋(四 棟) 六八一平方米
- 四、倉 庫(二十五棟) 二七・一七平方米
- 五、貯炭所(五ヶ所) 最大貯炭量六、五八三噸

なほ昭和七年京都府は内外の状勢に鑑み宮津港修築計畫を樹て内務省を動かし帝國議會の協賛を経て、二十八萬二千餘圓の工費で三ヶ年繼續事業として目下着々進捗中である。その工事の内容

は左の通りであつて、近く三千噸級の商船が横着けになる設備が竣工する筈で、臨港鐵道線もそれと同時に完成の見込で、約二十二萬噸の荷役能力が出来る豫定である。

- 一、埋 立 (面積)五、〇三七平方米五四 八、九一八平方米
- 二、物揚場 (長) 一九一米六 一三〇米 (水深二米乃至七米三)
- 三、岸 壁 (長) 一一五米 (水深七米三)

昭和七年八月北陸と山陰とを完全に海岸線で連結する宮津線の全通を見るに至つて、宮津港の眞價は漸く認められ、昭和九年四月から北日本汽船も北鮮、樺太間の定期船を寄港させることとなり、埠頭は日ごゝもに殷盛を加へつゝある。

## 六、京阪神をバツクとして

滿洲問題の解消は既得權益の擁護から經濟ブロックの結成となり、由來半身不隨であつた日本海は潑刺たる生氣に甦り、裏日本の名を返上すべき日本海中心時代を目指して、内地沿岸の各諸港は對岸羅津港に適應した日本海の代表港にならうと、政府當局に向つて猛烈な運動を開始したが、その決定機關であるこさへ傳へられた交通審議會も有耶無耶の裡に幕を閉ぢられて仕舞つた。

この悲喜劇の中に從來非常に有望視されてゐた舞鶴港がその影を潜めて、殆んど問題にせられなかつた宮津港と小濱港とが新たに

に擡頭したことは識者の注目をひいたこと、思ふが、それは從來宮津、舞鶴の兩港を看板にしてゐた京都府が、聯盟脱退後の軍部の意嚮に聞き、宮津町の熱烈な希望に動かされて、最近になつて宮津港を府の代表港と定め、客船本位の大旅客港として修築擴張をなすここに方針を轉向し、舞鶴港は軍事上の支障を顧慮して現在工事中の施設に甘んじ、貨物港として利用することにこれまた地方の輿論が傾いた結果に外ならない。その證據には宮津港を第一種重要港灣に編入の議は、最近の京都府會で意見書の決議となり、第六十五議會の建議案通過となつた。

大阪府商務課の新しい調査によると、近時對滿貿易の躍進は素



晴らしいものであつて、ここに輸出の如きは十割以上の激増振を示し、その六割までは阪、神兩港から積出されるといふが、この事實は日滿貿易の主力たる京、阪、神との間に最も短時間に達し得る港を日本海沿岸に物色して日滿連絡港たらしめ、貴重品、雜貨、郵便物等の急送に便ならしめることの緊要を痛感させる。

小濱港の彗星的出现は一部において多大の期待を抱かれたかも知らぬが、遺憾ながら刻下の我國の財政状態および北滿物資の動向は縁の遠い机上の理想論である。

宮津港は港灣技術界の東西の泰斗直木、安藝兩博士はじめその他の斯界權威者の實地踏査によつて、最も安上りに理想的の修築

をなし得るここにおいて無比の良港であるご激賞され、今やその聲價は日に月にいやが上にも高まり、後れ馳せながら日本海の覇者たるの概を以て勇躍しやうごしてゐる。

### 七、東西權威者の宮津港檢診

前大阪市港灣部長、工學士近藤博夫氏と共に二度までも實地を檢診せられた工學博士直木倫太郎氏(現滿洲國々道路局長)は宮津港に對し左の如き診斷書を與へられた。

一、一萬噸級繫船ニ必要ナル水深九米線ハ

小濱ノ前面ハ海岸ヨリ約六百間

本郷ノ前面ハ海岸ヨリ約七百間

舞鶴ノ前面ハ海岸ヨリ約五百間ヲ距ツ、然ルニ

宮津ノ前面ハ海岸ヨリ僅ニ百間ヲ距ツルノミ。即チ宮津ニテハ單ニ陸上設備ニ必要ナル埋立ヲ行フノミニシテ直チニ一萬噸級繫船岸壁ノ築造ニ適スルノミナラズ、右ノ水深九米線ハ海岸ト並行シテ獅子崎マデ千數百間ノ長キニ亘ルヲ以テ、將來必要ニ應ジ十數隻ノ一萬噸級船ヲモ繫留シ得ベキ餘地アリ。即チ

二、如何ナル大規模ノ設備ニモ應ズルヲ得ベク

三、埋立ニハ些ノ無駄ナク

四、浚渫ハ殆ド必要ヲ認メズ

五、地質ハ良好ナリ

六、灣ハ廣濶ニシテ風向ニ徴シ波浪ナク、灣内頗ル平靜ナリ

七、從ツテ何等防波堤ノ必要ナシ

八、岸壁以外ノ港内諸般ノ設備ニ對シテモ亦最モ理想的條件ヲ具備ス。加之

九、宮津驛ヨリスル臨港鐵道線ハ最モ容易ニシテ必要ニ應ジ如何様ニモ延長セシムルヲ得ベク

十、背後ニハ相當市街地ヲ置ク餘地アリ

十一、上水道ノ設備アリ且ツ到ル所良水ニ富メリ

之ヲ要スルニ、築港設備ニ於テハ最モ經濟的ニ一萬噸級船ヲ迎フベキ特色ヲ有ス

既ニ羅津港ガ八米及ビ九米半ノ岸壁ヲ築カントスルニ當リ、之ヲ受入ルベキ裏日本ノ港トシテ、斯クモ經濟的ニ築造サルベキモノハ他ニコレヲ見出スヲ得ズ。

十二、轉シテ新京對東京又ハ大阪間ノ陸上交通連絡線ニツイテ見ルニ

小濱——敦賀——米原——東京  
 大阪  
 宮津——京都——東京  
 大阪

二者ヲ比較シテ誰カコノ交通幹線ノ優劣如何ヲ惑フモノアラムヤ。

最近京都府の依頼に應じて港灣協會から實地視察のため來港せられた同會監事工學博士安藝杏一氏を主査とし、港灣に關係ある各方面の有力者を網羅した九名の宮津港調査委員は、京大教授平野工學博士らと共に三日間にわたり詳細な調査を遂げ、直木博士の診斷に裏書すること同時に、第二期の計畫につき具體的方針を示せられ、内務省ではその意見に本づき原田技師の手で實施設計書を作成中であつたが、四月十五日完成、發表された概要を記すこと左の通りである。

宮津港は非常に深いので棧橋を出すに多大の工費が要るから、現在修築中の東側に幅百二十米、長さ百六十米の突堤を作ること東側の岸壁に八千トン級一隻を縦に横着けすることが出来、西側に一千トン級一隻、正面に六千トン級一隻を繫留して約三十萬噸の荷役能力が出来るから、合計五十餘萬噸の貨物吞吐港になる豫測である。さらに長さ八十米の物揚場を新設し、上屋倉庫等を突堤中に建設して、二條の臨港鐵道を引込むことになつてゐるから非常に便利である。これらの附帶設備を合しても總工費九十萬圓を要しない見込で、將來この突堤を何本でも東部に向つて増設することは實に容易である。(附圖參照)

この設計によつても如何に宮津港が異彩に富んだ港であるかを想像するに足るであらう。

## 八、船車連絡の國際的旅客港

我國最大の生産都市たる大阪を中心に、東は京都、名古屋、西は神戸、姫路、鳥取をヒンターランドとし、かつ最捷徑、最短時間を以て太平洋岸に進出し得る位置を占め、しかも日滿連絡の國際的通路の始發港として、はた終端港として對岸羅津に適應する理想的の港灣設備を、最も僅少な経費で施し得る港は、日本海廣しと雖も宮津港において他になしこの確信の下に、これを天下に公言して

世人の認識を乞はんとする者である。

また宮津港は何等軍事上の拘束なく、外國船の出入も外國人の上陸も自由であることは論をまたぬが、天下の秀麗天橋立の翠帯を屏山鏡水の宮津埠頭に眺め得ることは、太平洋岸の富士山の如く、如何に來往者の眼を樂しましめ、航海者の心を慰めるかは想像に餘ありといふべく、直ちに二時間内外で洛陽の舊都山紫水明の京都の地を踏み、更に東して京濱へ、西して阪神へ、南して奈良へ、縦横に轉向し得る至便な地位を占め、最近一ケ年の天橋立及宮津兩驛の乗降客は百萬に垂んごし、遊覽地として接客業者の訓練と観光設備の充實してゐることは、旅行の目的が観光たるごビシネ

スたるを問はず、理想的の國際通路として他港に見出し難い宮津港の特色である。

最近、雜誌「港灣」には前神戸市土木部長、工學博士、森垣龜一郎氏の宮津港に對する私見を左の如く載せてゐる。

(前略) 將來歐、滿、日ヲ連絡スル大型船ノ繫留ニハ更ニ一大修築ヲ要スベク、其ノ候補地トシテ現在實施ノ埋立地ノ東方ニ接續シテ一萬噸級以下ノ汽船ノ繫留場ヲ得ルハ容易ナルベシ(中略) 風光明媚ノ本港トシテハ觀光旅客船ノ連絡ヲ主トシ貨物船ニ對スル施設ヲ從タラシムルコト適切ナルベシ(下略)

そこで自ら日本海一を標榜する宮津港は第一期工事の終了ご前

後して、直ちに第二期工事を起して對岸羅津港に策應する一大岸壁を築造し、まづ日滿連絡の大型客船を迎へ、船車連絡の旅客港として雄飛すべく、引續き國庫補助の下に繼續事業として擴張工事をすることとなり、五月十七日第七回港灣協會總會の可決する所となつた。なほ將來滿鮮物資の流出量に應じ順次に適當の施設を加へ、背後の運輸機關を完備して我國産業の最高峰たる京、阪、神と、大陸國策の生命線たる滿洲國とを一直線上に連結する國際的大商港、觀光的大都市たらしめ、宮津港の使命を全うせんことに邁進したいと念願してやまない。ここに一書を座下に呈して各位の御指導と御鞭撻を仰ぐ次第である。

## 附 圖

宮津港修築計畫平面圖

宮津港勢地圖

宮津港後方連絡圖

歌謠の宮津港

歌謡の宮津港

新宮津港音頭

- 一 「ハアー新東京ちよいと出て 羅津から  
波にかりねの 日本海  
ゆめに龍宮の 姫がたつヨイ〜  
はやし「ほんに宮津はよいみなとサテ  
ピンと出そならヨイ〜  
(はやし繰返し)

二 「ハアーあまの橋立 あを〜と

水をかじみに 夕化粧  
松もみなとも 深みどりヨイ〜

三 「ハアーモダン築港に 新造船

つけばキラ〜 また〜いて  
招くネオンの 灯がいとヨイ〜

四 「ハアー今宵ひと夜を 大手橋

明日は出船か なみ〜と  
うけて 杯 まわり橋ヨイ〜

五 「ハアーふたり成相 股のぞき

沖は晴れ〜 女夫島  
なびく煙が 邪魔をするヨイ〜

六 「ハアー誰を送るか もやひ傘

仲のよい〜 よさの海  
ぬれて燕の 濱づたひヨイ〜

三拍子より Allegretto

宮津みなと音頭 作詞 金城唯子 作曲 長根宗太郎 採付 花柳徳三郎

ハアー 誰を送るか もやひ傘  
仲のよいよさの海  
ぬれて燕の濱づたひヨイ〜

宮津節

- 七 「ハアー昨夜おぼれた 宮津ぶし  
今日はデツキの 口づさみ  
投げたテープに かほと顔ヨイ〜
- 八 「ハアーむかひ満洲の たから船  
波もこがねに うち寄せて  
岸は荷の山 人の波ヨイ〜

宮津節

二度行こまいとは昔の唄よ

往きも歸りも寄らしやんせ

「海はホールよダンサは舟よ

ジャズは橋立浪の音

「出船人船煙はなびく

岸にや誰まつなげ島田

「海も深けりや情も深い

宮津唄どこよい港

「唄の宮津は入船出船

戀のかけ橋一文字

はやし「昨日北鮮 船出して

日本海の 浪まくら

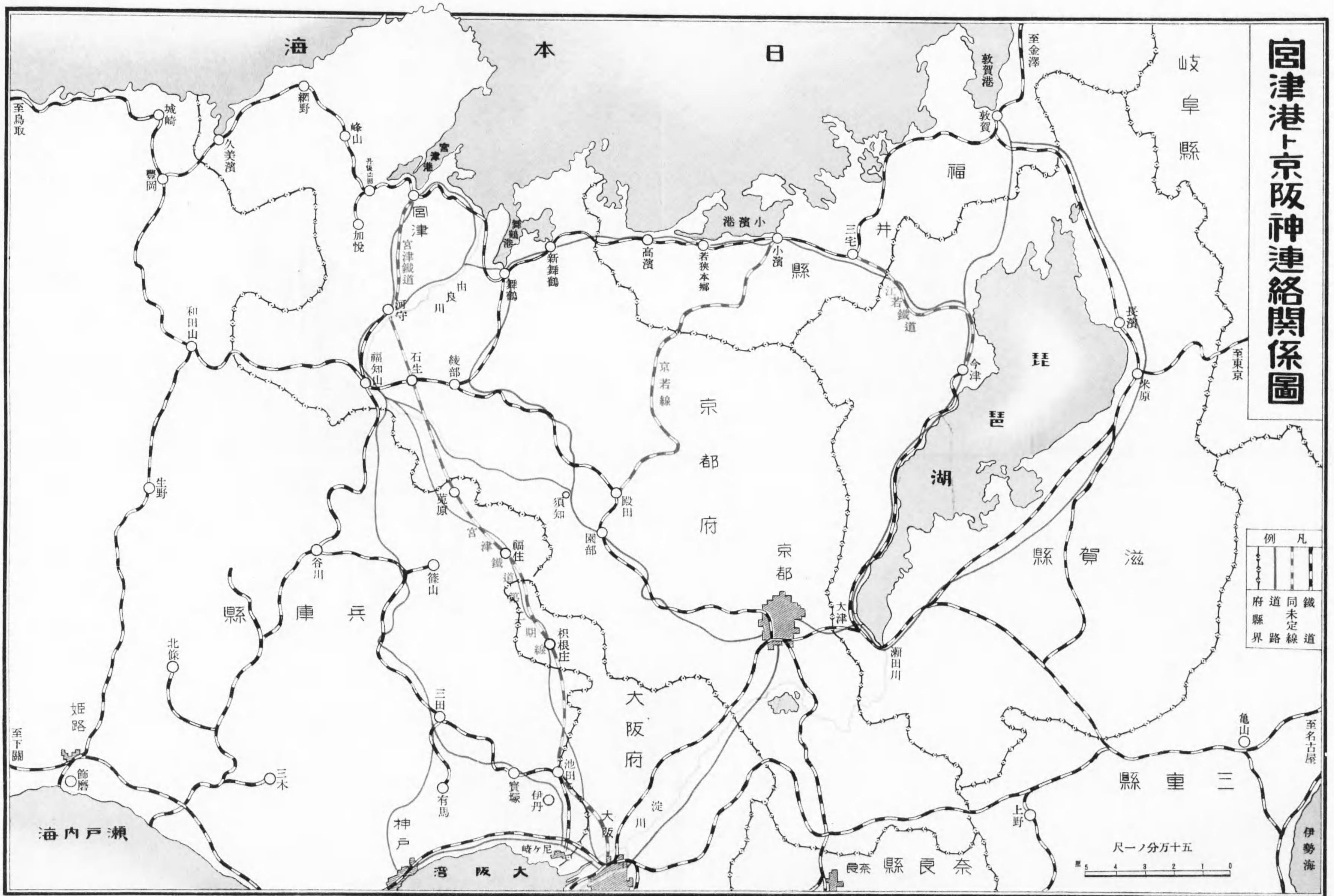
今宵新濱 膝まくら

(丹後の宮津へちやんと着いたよ)

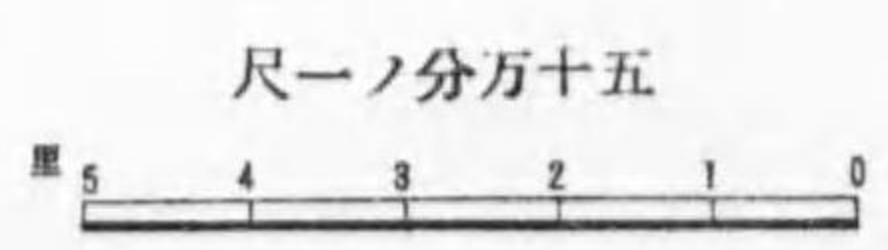
にどとゆく  
まい たんごのみ やぶ  
しまのきいぶが からと  
ほろ かんごのみやぶで ビストだした  
たんごりめんかかひのさぬ せんたひらにはなんぶじ  
まもつのよねさほえとこくら  
たんごのみやぶで ビストだした

(ニットーレコード第六三五一號吹込)

# 宮津港上京阪神連絡關係圖



例 凡	
	鐵道
	同未定線
	府縣界
	道路



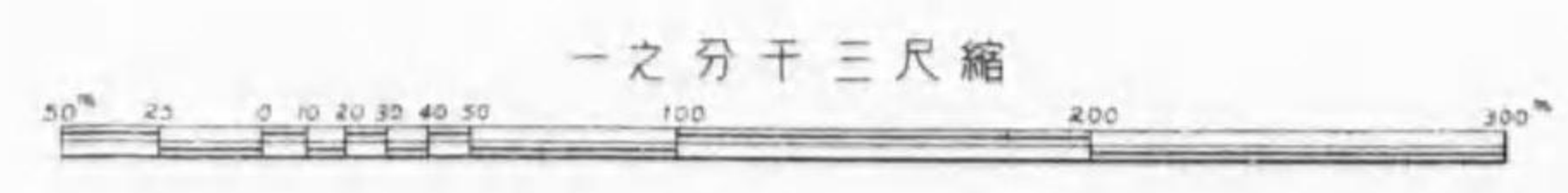


昭和八年五月十九日 農務省農務司官部檢閱済

# 宮津港修築計畫平面圖



山崎至 宮津驛



備考  
 一 計畫中  
 二 第一期計畫  
 三 第二期計畫  
 四 第三期計畫

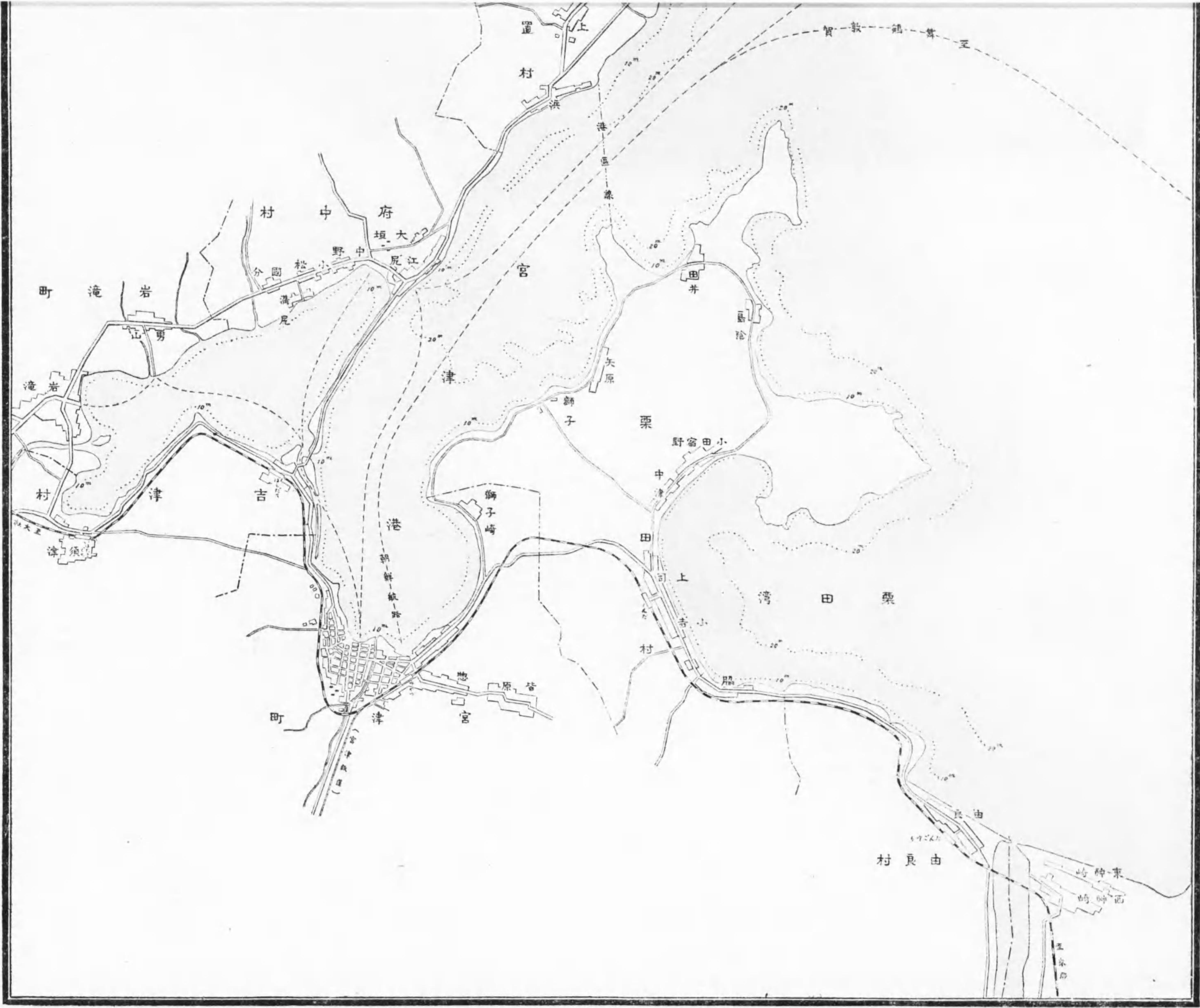
計畫	將來	計畫	深淺	砂	棧	同	河	竹	煙	田	通	凡
計畫	計畫	深淺	深淺	洲	橋	成	橋	草	田	家	路	例
深淺	深淺	深淺	深淺	洲	橋	成	橋	草	田	家	路	例
深淺	深淺	深淺	深淺	洲	橋	成	橋	草	田	家	路	例

# 宮津港勢圖

縮尺五萬分一

昭和八年七月二十四日舞鶴要塞司令部檢閱濟





昭和九年六月一日印刷  
昭和九年六月五日發行

(非賣品)

不許  
複製

京都府與謝郡宮津町字白柏  
發行編輯 谷口長之助  
兼印刷人  
京都府與謝郡宮津町字白柏  
印刷所 合資會社三丹印刷所  
京都府與謝郡  
發行所 宮津町役場

終

5

3